Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

Carpetas Nos. 1867 y 1920 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1307 de 2012

EMBARCACIONES AUXILIARES DE LOS CRUCEROS QUE ARRIBAN A LA BAHÍA DE MALDONADO

Autorización para el desembarque y embarque de pasajeros

Armadores de Barcos de Tráfico de Punta del Este
ver exposición

TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL EN EL TERRITORIO NACIONAL

Se disponen normas complementarias a la Ley Nº 18.191

Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV)
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 9 de octubre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Daniel Caggiani
MIEMBROS:	Señores Representantes Guillermo Facello, Julio César Fernández, Amín Niffouri, Guzmán Pedreira, Jorge Pozzi y Enrique Prieto.
ASISTEN:	Señores Representantes Miguel Otegui y Horacio Yanes.
INVITADOS:	Por Armadores, señores Jorge Fuster, Gabriel Pino, Julio Carini y Mathías Demontel.
	Por UNASEV, señores doctor Gerardo Barrios, Presidente; Alejandra Forlán, Vicepresidenta; Pablo Inthamoussu, Secretario General y doctora Gaby Lencina, Coordinadora Cámara Jurídica UNASEV.

SEÑOR PRESIDENTE (Caggiani).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene mucho gusto en recibir a una delegación de Armadores de lanchas de tráfico del Puerto de Punta del Este, integrada por los señores Mathías Demontel, Gabriel Pino, Julio Alejandro Carini y Jorge

Fuster.

Como los integrantes de la delegación ya saben, esta Comisión tiene a estudio el proyecto de ley relativo a Embarcaciones auxiliares de los cruceros que arriban a la Bahía de Maldonado. Ya ha recibido a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, al Cennave y a la Intergremial Marítima a fin de informarse.

El miércoles pasado, a solicitud del señor Diputado Niffouri, y teniendo en cuenta la carta enviada por la delegación presente -por medio de la cual solicitaba ser recibida en este ámbito para dar su opinión sobre el proyecto-, la Comisión decidió convocar a los Armadores de lanchas de tráfico del Puerto de Punta del Este.

SEÑOR FUSTER.- Agradecemos a la Comisión que nos haya recibido a fin de intercambiar opiniones con respecto a esta propuesta.

En términos generales, queremos decir que estamos de acuerdo con el espíritu del proyecto de ley que está siendo analizado por esta Comisión, ya que consideramos que está bien que se proteja el negocio de los cruceros y que este no sea castigado en los costos. De todos modos, no estamos del todo de acuerdo -con diferencias de matices entre nosotros- en la forma y el contenido de la iniciativa.

Analizamos la fundamentación del proyecto y hay tres o cuatro puntos básicos a los que nos referiremos. En la iniciativa se menciona la ley sobre cabotaje, Ley Nº 12.091, la cual hace años -queremos dejar constancia de ello- que no se está cumpliendo y se está violando. Digo esto porque se ha permitido bajar en aguas jurisdiccionales uruguayas a embarcaciones auxiliares con bandera extranjera y tripulación extranjera para realizar trabajos de transporte de pasajeros.

Por esta razón, hemos hablado muchas veces con las autoridades para manifestarles nuestra preocupación por esa irregularidad pero, lamentablemente, no hemos tenido buenos resultados. Nosotros somos conscientes de que los cruceros que en una escala deben tomar un montón de barcos de bandera nacional pueden tener costos muy importantes y por ello, varias veces, propusimos distintas alternativas para evitarlo, pero cumpliendo con la ley. Esto quiere decir que si de los cuatro o cinco permisarios habilitados iban a trabajar solo dos, los otros estaban en condiciones de ofrecer una excepción sin tener nada que reclamar. En realidad, planteamos varias opciones, pero no se pudo instrumentar ninguna.

Nosotros somos conscientes de que el Estado debe estar cubierto de reclamaciones, pero también sabemos que la ley está vigente y que se debería haber buscado otro tipo de mecanismos, que no incluyeran Resoluciones, para manejar el tema, ya que entendemos que no tienen la jerarquía de una ley.

Inicialmente, el Ministerio nos exigía un mínimo de veinticinco pasajeros para estar autorizados a manejar embarque y desembarque de cruceros, y mediante una inspección anual se determinaban las características de confort. Si el Ministerio estaba de acuerdo con lo que se ofrecía, se otorgaba la habilitación. Por supuesto, la parte de seguridad dependía, y depende, de la Prefectura Nacional Naval. Normalmente, año a año se renovaba la autorización para el servicio de cruceros.

Cabe destacar que hace un par de años se elevó el número de pasajeros a un mínimo de noventa pasajeros y se tuvieron en cuenta otras condiciones de accesibilidad. Todo esto llevó a que realizáramos nuevas inversiones, a que algunos adquirieran barcos nuevos y a que otros aumentaran su capacidad; lo que hicimos fue "aggiornarnos" a los nuevos requerimientos. Entendemos que pidieron y pusimos, pidieron y pusimos. Consideramos que estamos protegidos por la ley en cuestión

Con respecto a los costos, cabe aclarar que nosotros somos una variable, un componente, de la ecuación de costos de una escala. Continuamente se mira cuánto es el costo de las lanchas, sin embargo, hay organismos del Estado que tienen tasas cinco veces superiores a las que se cobran en Montevideo; solo una de ellas, por ejemplo, tasas de embarque. Un barco de tres mil pasajeros, en Montevideo, tiene un costo aproximado de poco más de US$ 3.000 por este concepto, mientras que en Punta el Este es de US$ 15.000 más IVA, es decir, US$ 18.000. Entonces, no entendemos cómo eso puede llevar a que se diga que el problema de los costos de las escalas de los cruceros está relacionado con nosotros. Además, a esto hay que sumarle lo que se abona por sanidad, migraciones, derecho de faros, es decir, todos los costos que tiene un crucero.

Por otra parte, cuando ingresan a Montevideo, deben pagar practicaje, remolcadores. Y noto que se fundamenta que dada la normativa de la ley sobre cabotaje, los cruceros se ven impedidos de bajar sus lanchas. Por tanto, si se ponen las cosas en ese orden, también se podría decir que los cruceros se ven impedidos de entrar sin práctico a puerto o de hacerlo sin remolcador; por supuesto, están impedidos de un montón de cosas que establecen las leyes nacionales.

En cuanto a los costos -más allá de que somos defensores de que hay que cuidarlos-, podemos decir que los cruceros manejan un costo región, no un costo país. Actualmente, Uruguay es el país más barato de la región para las escalas de los cruceros; el más caro es Argentina, después está Brasil y, por último, Uruguay. Por tanto, en el hipotético caso de que le regaláramos la escala, si mañana no les cierra la región, no van a venir más. Por supuesto, eso no quiere decir que aprovechemos para cobrarles, pero es un elemento a tener en cuenta.

Otro de los conceptos que maneja la fundamentación es el de establecer un equilibrio entre los contratantes y los contratados, porque debido a la protección de la bandera se podría incurrir en algún tipo de abuso.

Quiero aclarar que varias veces le planteamos al Ministerio que no tenemos inconveniente en que intervenga las tarifas; hasta lo celebraríamos, porque en Punta del Este estamos cobrando hasta un 10% y un 20% menos que lo que cobra una lancha de tráfico en Montevideo, la cual trabaja todo el año, y con los costos de esta ciudad. Debe tenerse en cuenta que nosotros no cobramos trabajo nocturno, domingos o feriados, tal como se hace en Montevideo y, prácticamente, en cualquier actividad. Nosotros trabajamos el 1º de enero, el 31 de diciembre por la noche y el 24 de diciembre por la noche y cobramos la misma plata que si lo hiciéramos, por ejemplo, un 10 de junio. Entones, no notamos que haya un desequilibrio, y si lo hay, está en contra nuestra.

Además, se fundamenta que esta es una industria de interés turístico y nacional, pero quiero aclarar que cuatro de los habilitados a realizar este servicio tuvieron que licitar amarras con bases del orden de los US$ 10.000 o US$ 12.000 anuales. Y a quien les habla, que por los años de trabajo que tiene está dentro de un cupo -en el que también hay otras personas- al que se le exonera el pago de amarras, la Dirección Nacional de Hidrografía envió una notificación en la que se establece que por el solo hecho de atender cruceros turísticos -aunque también atendemos boyas petroleras y otras cosas- se pierde esa exoneración. Entonces, no entendemos cómo puede relacionarse el cuidar los costos y apoyar una industria de interés nacional con la disposición de que para hacerlo hay que licitar amarras, en valores, inclusive, superiores a los deportivos, o con el hecho de que quienes tenemos una exoneración, por trabajar en esta actividad, podríamos perderla; y esto es de por vida, porque yo pregunté: "¿Qué pasa si a uno lo contratan en una escala y no lo contratan nunca más? Se pierde la exoneración", fue la respuesta.

Estamos de acuerdo con que no se castigue a los cruceros y con que se busquen soluciones, pero no con muchos de los fundamentos manejados. Tampoco estamos de acuerdo con la forma, porque modificar la ley sobre cabotaje a través de una ley nos parece demasiado grueso, ya que nosotros consideramos que se trata de una ley muy importante. Todos los países cuentan con iniciativas similares, ya que todos protegen su bandera y sus tripulantes. Por tanto, esta modificación se debería llevar a cabo a través de un decreto reglamentario, el cual debería fijar una excepción por un determinado tiempo, con ciertas condiciones, manteniéndose un nivel de actividad similar al actual, que el número de permisarios se mantenga, y digo esto porque en el proyecto de ley se habla de tomar un 50% de barcos de bandera nacional. Una cosa es que tomen dos o tres barcos, si somos cinco permisarios y otra es si somos veinte. A su vez, entendemos que este proyecto está totalmente abierto a la reglamentación del Ministerio, y nosotros tenemos dudas en cuanto a cómo vamos a salir parados. Acá todos invertimos, inclusive ellos, licitaron un amarre y valores con una ley vigente, y ahora se está cambiando eso. Entonces, tenemos derecho -y miedo- a saber cómo van a ser las cosas. Si nos hubieran dicho que no se iba a proteger a todos los barcos de bandera nacional, que se protegería a algunos, en función de cómo se reglamente, quizá, no hubiéramos hecho las inversiones.

Ese tema es uno de los puntos más complejos. Se dice que no se puede superar el 50% de lo que se necesita para transportar. Entonces, cuando llega el barco, le preguntan al capitán: "¿Cuántos barcos va a necesitar para operar hoy?" ¿Qué pasa si el capitán contesta; "Entre las 8 y 10 de la mañana voy necesitar seis o siete barcos, así que manden tres uruguayos. Después, entre las 10 y las 16 horas, creo que me arreglo con dos; luego, a las 17 necesitaría, cuatro". Entonces, ¿cómo se va a manejar esta operación en la realidad? Porque todo esto es un proyecto, se vota, fenómeno, pero después que salió de este ámbito, nosotros quedamos en la lucha del día a día, manejándonos con el Ministerio y viendo cómo sale la reglamentación, que será para

noviembre o diciembre. Cuando queremos acordar, ya estamos trabajando, viene fin de año, estamos todos de licencia, y perdimos. Entonces, se modifica una ley del peso y de la importancia de la ley sobre cabotaje y no sabemos cómo es la reglamentación. Tampoco sabemos qué va a pasar con el horario nocturno; hay mucha tela para cortar. Me parece que no es un tema liviano como para decir que el 50% sea así. Nosotros planteamos todo esto, preguntamos si es durante toda la estadía. Entonces, ¿cómo es? De alguna manera, también planteamos un mínimo. Se habla de los buques más chicos pero si uno de ellos opera con dos lanchas, nos parece de orden que sean de bandera nacional, ya que no notamos ningún costo excesivo que haga que se vaya el crucero. Cuando se habla o se pone por escrito que los cruceros se van a ir, es algo muy empírico y no debemos manejarnos con que "dicen que". Hace dos años los cruceros levantaron anclas y se fueron; siempre que levantan anclas se dice que es por un tema de costos, no de las lanchas, sino del país. Y la mayoría de las veces era porque venía un pampero de cuarenta nudos. Nadie de los cruceros dice que se va porque viene mal tiempo sino porque determinado lugar es muy caro.

Así como está redactado el proyecto, no tenemos garantías, aunque acompañamos el espíritu de la norma en el sentido de no matar a los cruceros con los costos. Quizá, significaría un costo muy grande, si se toman todas las lanchas de bandera nacional dadas las condiciones de hoy. Pero, si sacáramos lo que significa el nivel de tasas de embarque y otros costos, tal vez, podrían pagar perfectamente. Pero lo hecho, hecho está; es así. Ahora bien, hay otras condiciones mínimas. Si un barco necesita dos o tres lanchas, deben ser uruguayas. Si me dicen que necesita seis o siete barcos para operar, bueno, vamos a mitad y mitad, al 50%. Pero una escala contratando dos lanchas no mata a nadie.

Por otra parte, cabe señalar que estas leyes están vigentes en todos lados. Si se dice que no van a venir más, preguntamos ¿a qué puerto van a ir? A los puertos donde llegan les dicen que los pasajeros bajan en las lanchas del país con las excepciones y las regulaciones del caso. Es distinto una excepción, una reglamentación o una regulación que modificar una ley sobre cabotaje. Si Dios quiere, dentro de poco empezará a funcionar lo que tiene que ver con las plataformas petroleras; estamos abriendo una puerta medio peligrosa. Entonces, ¿si no da el costo para sacar el petróleo vamos a permitir que vengan los remolcadores de otros países?

Nosotros, los cuatro, y uno más que no está aquí presente, somos los cinco permisarios autorizados en la actualidad, cinco empresas con un barco cada uno. Todos somos gente de mar; todos comenzamos navegando, fuimos marineros y ahora somos patrones de tráfico. Quiere decir que miramos este problema desde un punto de vista empresarial como armadores que somos hoy, además como tripulantes, ya que en la actualidad todos navegamos.

No nos parece bien ver -como vemos todos los años- tripulantes extranjeros sin ningún control, no porque no lo quiera hacer el Estado; somos conscientes de que no tiene los medios. Pero si alguno de nosotros tenemos un carné de salud vencido, no podemos despachar, al margen de cumplir con todos los cursos internacionales que nos piden. Sin embargo, vemos bajar a los "tenders"; a veces ponen a un oficial al principio de la escala y, después, se puede ver a los filipinos, a los hindúes manejándose para todos lados. Ha habido antecedentes de accidentes, etcétera. Nos parece que esta es una situación bastante importante y que el concepto de modificar la ley sobre cabotaje realmente es grueso. Entendemos que sería mejor que se hiciera un decreto reglamentario que maneje una excepción sujeta a determinado tiempo por equis motivo mientras se mantenga el nivel de actividad parecido al día de hoy. Convengamos que si mañana los cruceros no vienen y quedan cuatro, el que venga debería contratar a las lanchas uruguayas; ya se acabó la industria y demás. Entonces, se podría dar una excepción para estimular pero sujeta a que subsistan determinadas condiciones como, por ejemplo, que se mantenga un nivel de actividad, un nivel de permisarios. Hemos tenido muchos problemas con el tema de los permisos. No está claro si hay o no permisos; si tienen más barcos ¿por qué no se le ofrece el permiso primero a la gente del sector en lugar de ofrecerlo a gente que no pertenece al sector? Es un tema complejo.

En definitiva, nuestra posición sería que, en la medida de lo posible, se reglamentara por decreto, que se contemple el tema sujeto a un nivel de actividad similar como tenemos en estos años, que no haya variaciones en los permisarios actuales y que la Dirección Nacional de Hidrografía revea el tema de las amarras porque nos están pidiendo un esfuerzo. Hay una cuestión elemental: para cualquier empresario los costos terminan siendo un componente de nuestras tarifas. Estamos con tarifas que deberíamos subir; hace años que estamos con tarifas más baratas que las de Montevideo. ¿Cuánto tiempo vamos a seguir manteniendo esta situación?

También deberíamos manejar el tema de las amarras y considerar que para buques de menos de mil pasajeros, las dos primeras lanchas sean uruguayas y que para buques superiores a mil pasajeros, haya un mínimo de tres lanchas; después, sí podemos considerar el 50% que es lo que se está planteando. Se dice que a un buque de mil pasajeros no lo podemos castigar con muchas lanchas; un buque de pocos pasajeros no necesita muchas lanchas. De pronto, con dos lanchas hace el embarque y el desembarque.

Los buques de mil pasajeros no son los pobres del barrio sino que son barcos de mil pasajeros que vienen con mil; no son los de tres mil que vienen vacíos. Entonces, en un buque de tres mil pasajeros una semana cuesta US$ 2.000; en uno de mil pasajeros una semana, cuesta US$ 7.000, US$ 8.000 o US$ 20.000, dependiendo del buque de que se trate.

Se nos pide un esfuerzo que en alguna medida estamos dispuestos a hacer con determinadas condiciones que amparen nuestro trabajo. Nos parece que se intenta modificar una ley muy importante por algo muy puntual, y entendemos -no soy legislador- que mediante un decreto reglamentario se puede regular perfectamente, como ocurrió con el Decreto Nº 326 del año 1990 o como el Decreto Nº 304 en donde se prevén excepciones. La normativa vigente es también la de muchos países. Pero la protección a los ciudadanos uruguayos, a los buques de su bandera, entendemos que no es algo que se deba modificar por un tema puntual de costos de un negocio. Creemos que existen mecanismos que pueden contemplar dichos costos.

SEÑOR PINO.- Con respecto a lo que señalaba el señor Fuster acerca de la modificación de la ley sobre cabotaje, quiero agregar que el tema no solo es muy es riesgoso sino también muy delicado, pues se intenta modificar la ley y esto generaría un antecedente, de modo que, en el futuro, se aplicaría ese mecanismo para que haya otra exoneración, por ejemplo, en el dragado del Canal Martín García para que ingresen naves argentinas cuando, por un tema de logística, conviene que las naves sean uruguayas porque salen de puertos uruguayos. Puede suceder algo similar cuando se comience a trabajar en las plataformas petroleras y se permita que vengan embarcaciones con bandera brasileña, argentina, que tienen un mercado en el que están trabajando desde hace años. Nosotros recién estamos innovando e invirtiendo para brindar ese servicio que en la actualidad no existe en el Uruguay.

Como decía, ello generaría un antecedente muy delicado para todo lo comprendido en este proyecto de ley.

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de la Rendición de Cuentas del año 2011 logró la modificación de la ley sobre cabotaje en la parte del costo de amarras y salió favorable a ellos. Entonces, ahora tienen el derecho y la potestad de cobrar a todas las embarcaciones de tráfico que usufructúen los puertos de la Dirección Nacional de Hidrografía con la tarifa que se aplica a cualquier embarcación deportiva y con la excepción de un 40% porque se trata de embarcaciones que permanecen todo el año. De todas formas, esta exoneración se aplica también a los turistas si dejan allí un crucero todo el año. O sea, no hay ningún beneficio en el sentido de que la ley se hizo para promover y fomentar el desarrollo de la Marina Mercante en el Uruguay. Hoy se están dando otras condiciones marítimas que nos favorecen ya sea desde el punto de vista de la estrategia comercial, del país o de la región. Sin embargo, todos estos años nos hemos venido comiendo las verdes y ahora que tenemos algunas poquitas maduras para hacer dinero, nos cambian las leyes o se las intenta cambiar.

A través de la Ley de Presupuesto, la Dirección Nacional de Hidrografía tiene las potestades de cobrar la amarras, pero cuando llega el momento nos encontramos con que a algunos les cobran y a otros no. A mí me vienen cobrando por embarcaciones desde el año 2006, pero hay otros actores que son competencia que no pagan amarras. Se aprueba una ley, pero cuando llega su instrumentación hay diferencias, y no es para todos igual. Esto es una competencia desleal fomentada por el propio Ministerio.

El inciso primero de la Ley Nº 12.091 establece: "La navegación y comercio de cabotaje o sea aquella que se realiza entre puertos de la República así como los servicios de puerto y playa, las operaciones de salvataje, alijo y las que efectúan los remolcadores, lanchas y demás embarcaciones menores en aguas de jurisdicción uruguaya, queda reservada a los buques de bandera nacional [...]".

La exposición de motivos del proyecto de ley dispone que la iniciativa "[...] amplía la excepción -consagrada en el inciso segundo de la citada norma legal- al principio general que recoge el inciso primero de la misma

norma [...]". Este principio general es para el embarque y desembarque de los cruceros que arriban a la bahía de Maldonado y no amplía la excepción, sino que deroga el principio de reserva a favor de nuestros buques de bandera nacional y lo sustituye por una participación del 50% de las embarcaciones auxiliares de bandera extranjera.

Hay antecedentes de accidentes por negligencia por parte de la tripulación de los "tenders" que bajan los buques de los pasajeros. Los "tenders" no cumplen con la reglamentación que a nosotros nos obliga la Prefectura Nacional Naval. Debemos cumplir con normas de seguridad, confort, adiestramiento de personal y realizar cursos internacionales de la OMI; también debemos cumplir con sistemas de gestión de seguridad, cursos de avanzado y otra cantidad de cosas.

SEÑOR FUSTER.- La Prefectura Nacional Naval nos pide un mínimo de dos años de navegación como marinero para tener derecho a dar el examen para ser patrón de tráfico. Si a nosotros nos piden dos años de antigüedad y conocimiento de la zona, ¿cómo es que esta gente que baja de un buque extranjero tiene experiencia en forma automática porque hace de patrón?

SEÑOR PINO.- De acuerdo con las reglamentaciones de la OMI, si nosotros navegamos más de ocho horas nos exigen más tripulación para que el personal no se fatigue. Sin embargo, esta gente de repente trabajaba doce horas con el mismo patrón, yendo y viniendo, sin tener relevo, navegando en aguas que no conocen. De noche, han tenido accidentes con restingas de prolongación de la Isla Gorriti. Esos accidentes están asentados en la Prefectura. Además, dentro del puerto no maniobran como lo hace la gente que nosotros adiestramos. Han chocados cruceros, embarcaciones de pesca, naves de tráfico. Entran a velocidades que no son las reglamentarias para ese puerto, haciendo olas, y los turistas de embarcaciones que están amarradas a la escollera -son barcos de más de US$ 1:000.000-, que están recibiendo gente a bordo, se quejan porque pasa un "tender" a tal velocidad que les deja todos los platos saltando. A eso debemos agregar que el idioma que hablan no es el nuestro. Cuando pasa algo, la Prefectura avisa al encargado de operaciones y este habla en el idioma que sea con el tripulante del "tender" para que baje la velocidad. Entrando y saliendo tantas veces en el día, eso surge varias veces.

La erogación no solo lesiona irreparablemente el principio de protección a la bandera nacional, sino también nuestra seguridad. Cada uno de nosotros invirtió, con riesgo, para poder ajustarnos a las nuevas reglamentaciones que impuso el Ministerio como condición para operar a partir de la temporada 2011- 2012. Esto no garantiza en nada la seguridad de los pasajeros. Si bien los "tenders" son los buques auxiliares del barco madre, forman parte de los buques salvavidas en caso de que el barco tenga un siniestro. Los "tenders" no tienen baño ni el confort que nos exige la Prefectura. Por ejemplo, a nosotros nos exige una distancia de setenta centímetros entre persona y persona para que cada una viaje cómoda y en los "tenders" van como sardina en lata, apretadas. Se trata de un servicio que dan ellos y los clientes son de ellos, pero nosotros tenemos mejores condiciones en cuanto a calidad y confort. Es un tema logístico, pero las diferencias entre sus embarcaciones y las nuestras las ve el público.

La exposición de motivos del proyecto de ley continúa diciendo: "[…] Actualmente existen, en nuestro país, embarcaciones auxiliares que portan bandera nacional, ancladas en el puerto de Punta del Este. Las mismas son absolutamente aptas y, además, están disponibles, para ser utilizadas por las naves Cruceros que arriban a la Bahía de Maldonado.- Ahora bien, es del caso recordar que la regulación legal que hoy existe, se basa en normas jurídicas que, por el paso del tiempo, requieren un imprescindible ajuste, como es el caso. [...]".

Hay que advertir que no es lógico y resultaría incongruente modificar el actual régimen de protección. Gracias a él las embarcaciones auxiliares de bandera nacional que hoy están ancladas en el Puerto de Punta del Este son aptas y suficientes.

La exposición de motivos continúa estableciendo: "[...] según el tenor actual de la norma, los Cruceros se ven impedidos de bajar sus embarcaciones auxiliares para el servicio de transporte de pasajeros en cuestión. Con tal prohibición, se corre el riesgo de que, dichos buques, dejen de recalar en el puerto de Punta del Este, como ya ha sucedido en otros lugares y puertos, de habitual arribo de dichas naves.- Considerando el daño enorme que experimentaría el Turismo de Cruceros, si el hecho hipotético planteado efectivamente ocurriese, se propone la agregación de dos incisos al texto del artículo 1º de la ley citada. […]".

Esto es una falsedad, dado que los "tenders" bajan de sus propios barcos desde el año 1994, cuando solo venían quince o veinte cruceros. Esto se fue incrementando. Cuando había siete, quince o treinta cruceros esto no era un negocio que interesara a nadie. era desechable, pero hoy que estamos en el tope máximo nos quieren modificar las condiciones. Cuando uno tiene la posibilidad de recoger lo sembrado, nos quieren modificar las leyes. Lo que es más grave es que si uno quería trabajar, tenía que poner mejores o nuevas embarcaciones, acorde con las reglamentaciones, la seguridad, las mayores exigencias y la mayor cantidad de pasajeros, pero resulta que cuando cumplimos con todo eso nos quieren sacar la posibilidad de trabajar en las condiciones que veníamos teniendo.

Los buques de pasaje siempre bajaron a los pasajeros de los barcos de crucero. Antes, cuando había un mínimo de veinticinco pasajeros, contrataban al señor Carini y le pagaban por tener la lancha "stand by". No la usaban porque tenía poca capacidad para trasladar gente. Ellos bajaban sus "tenders" y su tripulación en esos barcos. De repente al señor Carini lo contrataban dos horas al principio y dos horas al final. Llevaba a las autoridades, les daba la entrada, los llevaba a Migraciones y luego quedaba "stand by" porque el movimiento masivo lo realizaban con los "tenders". No es justo que se pretenda volver a una determinada situación.

Tampoco se cita ningún ejemplo de cancelación de escalas por costo de desembarque. En mi caso personal, la empresa está haciendo una inversión que supera los US$ 1:000.000 en dos embarcaciones. No me parece justo que ahora que una embarcación está finalizada y la otra próxima a finalizarse, cambien las reglas de juego. Habría un daño irreparable y el Estado se tendría que hacer cargo porque nos impuso unas condiciones y ahora nos las cambia.

Hace menos de dos años que la Dirección Nacional de Hidrografía hizo la licitación. Luego la cancelaron argumentando que se pasaba del costo de la licitación abreviada. Por ley nos corresponden veinte lugares de amarras sin costo; eso era antes de la ley de 2011, y siempre teníamos cuarenta amarras con costo, con un descuento del 40%. Siempre se está mendigando para que las autoridades de turno nos den o no una posibilidad para trabajar. Cuando viene un turista, le dan prioridad ante el que está trabajando todo el año. A un turista le dan una amarra por veinte días a precio de turista y a nosotros nos hacen el mismo precio, pero como estamos más de sesenta días en el puerto nos hacen un 40% de bonificación. Esa misma bonificación la tiene una embarcación turística si se queda todo el año o sesenta días. Se perdieron todos los beneficios que contemplaba la ley con el fin de fomentar. Siempre estamos de espaldas al mar.

La exposición de motivos continúa expresando: "[...] el precio que se cobra por la prestación del servicio de que se trata, utilizando embarcaciones nacionales, constituye una obligación nacida de un contrato entre particulares. [...] De manera que, quien tiene o goza de una reserva legal de bandera, puede desequilibrar la negociación a su favor, poniendo en riesgo el costo de escala[…]".

Esto es inaceptable porque el servicio está abierto a la oferta y la demanda, y se cumple en régimen de competencia. De hecho, acá estamos cuatro de los cinco actores. El quinto actor no ha venido, pero también es dueño de una agencia marítima, por lo cual no se ha visto perjudicado directamente, dado que siempre va a tener su lugar de trabajo, en tanto maneja sus propios clientes.

De manera que eso no es así. Y me remito a los hechos: en los últimos años no ha habido una reserva legal ciento por ciento de bandera nacional. A partir de 2008, la Dirección Nacional de Hidrografía dispuso que se cobrara US$ 5 por pasajero, que hasta ese momento no se cobraba. Entonces, para un barco de dos mil pasajeros estamos hablando de US$ 10.000, solo por el hecho de que el barco entre en la bahía de Maldonado, independientemente de que baje o no la totalidad de los pasajeros. Y también les cobran el uso de los muelles, por los "tenders" extranjeros que bajan. A nosotros nos cobran la amarra todo el año; a los pasajeros les cobran US$ 5 que, como decía, para un barco de dos mil pasajeros representa US$ 10.000. Y a los "tenders" del buque también les cobran por el uso de puerto. Entonces, por la misma plata que el barco está pagando hoy al Ministerio, podrían pagarnos a todos nosotros juntos, trabajando en las cinco lanchas, sobre todo teniendo en cuenta que supuestamente, como Ente, el Ministerio tendría que fomentar que los buques arriben y muevan más el turismo.

El Estado debe velar y preservar la vida de sus habitantes y de quienes arriben a su territorio, pero esto no queda satisfecho con las embarcaciones de bandera extranjera ni con la reglamentación que estará a cargo del Poder Ejecutivo, según indica el segundo inciso del texto que se propone agregar: "[...] considerando un estándar mínimo que sea compatible con la seguridad de los pasajeros y con otros aspectos relacionados con

la operativa pertinente [...]". Entendemos que otra forma de reglamentar, sin modificar la ley, sería que el Ministerio de Turismo regulara las embarcaciones según sus características, ya sea clase A o B, de acuerdo con lo que ofrezcan, con el confort que tengan. En función de ello se podría definir qué embarcaciones pueden ser contratadas en primera instancia y cuáles en segunda. No es necesario modificar la ley; de hecho, el Ministerio tiene la potestad de no incrementar las líneas, de graduar la cantidad de servicios que brinda cada uno. Como dijo el señor Fuster, nosotros hasta hemos planteado que, si quieren, pongan una tarifa plana para todo el mundo, de modo que esto sea transparente. Nosotros no tenemos ningún inconveniente en que haya reglas claras para todos. No queremos que luego digan que los lancheros se llenan de plata trabajando durante cuatro meses, en la temporada, sin tener en cuenta todos los demás costos que tenemos durante todo el año. Con lo que ganamos debemos mantener a nuestras familias y a los tripulantes durante todo el año. No somos una empresa volátil, que trabaja en la temporada y después desaparece. Los tripulantes son personas idóneas que debemos mantener porque no se consigue fácilmente gente que maniobre bien las embarcaciones. No es lo mismo que tomar un taxi en la esquina y si el chofer maneja mal, bajarse y tomar otro. Nosotros queremos brindar un buen servicio, lo que implica tener varias embarcaciones para un mismo propósito, que representan un costo mínimo elevado porque hay que pagar por la amarra y hay que tener personal idóneo para que no ocurra lo mismo que con los "tenders", que cuando entran a puerto se llevan alguna amarra enganchada, rompen algún crucero o nuestras embarcaciones.

Entiendo que el Estado no puede cambiar caprichosamente una norma sin siquiera avisar previamente a quienes trabajamos en el rubro, pasando por alto que se está invirtiendo en mejorar el servicio a un costo económico muy alto, por lo menos en mi caso. Si lo hace, incurre en responsabilidad perseguible por el derecho que tenemos como usuarios y como afectados.

SEÑOR NIFFOURI.- Agradezco la presencia de la delegación que nos visita, dado que nos permite conocer el punto de vista de los directamente involucrados en el tema. Además, han planteado algunos aspectos que no se habían manejado anteriormente. De modo que su visita es muy positiva.

Quiero hacer algunas preguntas que han surgido a partir de su exposición. En algún momento manifestaron que la Ley Nº 12.091 se maneja en muchos países. Me gustaría saber si están al tanto de cuáles son los países de la región que la utilizan.

Por otra parte, si bien mencionaron algunas de las exigencias que a ustedes se les impone para desarrollar esta tarea, me gustaría conocer detalladamente cuáles son. Asimismo, quisiera saber si los buques de bandera extranjera tienen o no las mismas exigencias, y si realmente hay un control de que se cumplan, tanto en su caso como en el de los buques extranjeros.

También mencionaron que están preocupados por los permisos. La pregunta es si en estos últimos años se han dado algunos permisos. Supongo que sí, porque advertimos que manejaban con preocupación el hecho de que se está abriendo la canilla con respecto a los permisos.

SEÑOR FUSTER.- Con respecto a los permisos, sí ha habido problemas. Al final de la Administración anterior planteamos en el Ministerio la posibilidad de reunirnos para conversar sobre algunos puntos básicos y definir la problemática del sector. Inclusive, se había designado una Comisión de trabajo integrada por gente del Ministerio, de Hidrografía, de Transporte y algún representante nuestro, pero lamentablemente después de que se produjo el cambio de autoridades todo quedó en la nada, más allá de que volvimos a proponerlo.

Nuestro sector tiene gravísimos problemas. No está claro cómo se manejan los permisos. En particular, no hace mucho tiempo uno de los permisarios falleció y se puso en tela de juicio si correspondía a la viuda o al hijo continuar con este permiso, porque el Ministerio maneja el concepto de que las líneas son del Estado. No dudamos de eso, pero me imagino que las líneas de ómnibus y de taxis también son del Estado. Y también supongo que si el titular de alguna de esas líneas muere, pasará a manos de sus herederos naturales. Nuestro colega falleció en el mes de agosto o setiembre, y recién en noviembre o diciembre una Comisión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas decidió que el hijo y la esposa podían seguir con el negocio, dado que le reactivaban el permiso.

Entonces, lo primero que nos planteamos es que no sabíamos que nos habíamos metido en un negocio para toda la vida. Nosotros no solo no podemos vender, sino que si nos morimos, dependerá de una Comisión de turno que determinará si nuestras familias pueden heredar lo que veníamos haciendo. Si nos sacan la línea, ¿cuánto vale el barco? Nada. ¿Qué se puede hacer con un barco de trabajo, además de ponerlo en el jardín de la casa? Nada. Varias veces hemos dicho que esto no es una farmacia o un restorán y si a uno le va mal, viene otro y prueba suerte con una pizzería o mandamos todo a remate. En este caso, desde el momento en que un barco pierde un permiso de trabajo, pasa a ser un lujo de millonario, que tiene un yate. Entonces, no está claro si podemos o no vender. Con las amarras pasa lo mismo. Hidrografía dice que las amarras son del Ministerio. No dudamos que lo sean pero ¿cuánto vale vender este negocio si no tiene amarras? ¿Qué es lo que estamos vendiendo? Todo esto lo venimos planteando desde hace años. Nos piden que hagamos inversión y nos advierten que si no hay capacidad para noventa pasajeros o si no tenemos sistemas satelitales no nos van a autorizar, lo cual nos parece perfecto, pero cuando hablamos de qué pasa si mañana queremos vender, nos dicen que lo discutimos después. ¿Y si nos morimos? Bueno, veremos si la Comisión decide que la familia siga con el negocio. Nosotros creemos que no podemos estar sujetos a la voluntad de administradores de turno. No entendemos por qué se puede vender un taxi, un ómnibus, un remise, un permiso de pesca, pero no se puede vender, traspasar, ceder o heredar un permiso de tráfico.

Las autoridades del Ministerio nos habían dicho que dado que Punta del Este es un puerto deportivo y no de trabajo, no había lugar y no querían más permisos de trabajo. De manera que no podíamos crecer, pero no se iba a meter nadie. Sin embargo, hubo cambio de políticas y se dieron nuevos permisos, inclusive, a personas que no eran armadores de barcos, sin habernos consultado. Si el Ministerio tiene una necesidad, hay determinados requisitos y nosotros no los cubrimos, está en todo su derecho de salir a ofrecer, licitar o lo que sea. Sin embargo, no fue así. Eso nos generó preocupación. ¿Hay permisos o no? No se sabe.

SEÑOR NIFFOURI.- ¿Hubo una adjudicación directa? ¿Cómo se manejó ese permiso?

SEÑOR FUSTER.- Históricamente, se han adjudicado en forma directa.

En general, se hace una solicitud, que es estudiada por una Comisión de la Dirección de Transporte Fluvial y Marítimo. Se deben presentar los antecedentes, la antigüedad -porque es una actividad bastante específica-, las sociedades de este tipo de empresas tienen que ser nominativas, es decir, se tienen que conocer los dueños y tiene que haber un 51% de capital uruguayo, dado que no está permitido para empresas extranjeras. Entonces, si se cumple con todos los requisitos, se analiza la solicitud y finalmente la Comisión decide si otorga la línea, en el caso de que el servicio no estuviera cubierto, o no la otorga si entiende que ya está bien cubierto.

Básicamente, toda la vida los permisos fueron otorgados así. El proceso lleva algo más de un año.

SEÑOR PRESIDENTE.- Disculpe que lo interrumpa. Usted está respondiendo una pregunta que le hizo un miembro de la Comisión. Este es un tema sobre el que tienen mucha información y es interesante, pero si lo abordamos, no terminamos de tratar lo atinente a este proyecto de ley. Por lo tanto, y teniendo en cuenta también que afuera espera para ingresar otra delegación, le solicito que nos ciñamos a la fundamentación con respecto a las problemáticas que les podría ocasionar la aprobación de este proyecto de ley. En todo caso, podemos coordinar otra reunión con más tiempo para considerar el resto de los temas que les preocupan.

SEÑOR FUSTER.- Entonces, voy a resumir los cuatro puntos que consideramos principales para brindar nuestro apoyo al proyecto de ley.

En primer lugar, preferiríamos que esto se reglamentara a través de un decreto y no de una ley. Hablamos de un decreto que excepcione la protección total de la bandera, accediendo al 50% que están planteando. Pero la excepción debe estar sujeta a dos cosas: a que se mantenga un nivel de actividad similar al de estos años, es decir, cien o ciento veinte escalas; eso sería algo a definir. Si esto mañana se desinfló y quedan diez escalas, habría que barajar y dar de vuelta. Por otro lado, la excepción debería quedar sujeta a que no se incrementen los permisos de barcos habilitados a la fecha.

A su vez, más allá de esa excepción del 50%, se debería dejar establecida la utilización de un mínimo de dos embarcaciones de bandera nacional en el caso de buques de hasta 1.000 pasajeros y de tres embarcaciones de bandera nacional en el caso de buques de más de 1.000 pasajeros.

Por último, debería existir un compromiso por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el sentido de rever la situación de las amarras, tanto de las que se licitaron como las que tienen que ver con esa resolución que están manejando con relación a la exoneración del pago, por el hecho de hacer cruceros. Si nos están pidiendo que acompañemos con nuestro esfuerzo el desarrollo de una industria que es de interés de todos, no parece muy lógico que por el hecho de atender esa industria se nos cobre una amarra turística o deportiva. Nosotros no planteamos no pagar nada -algo que han dicho algunas autoridades-, pero una cosa es pagar y otra, pagar cifras que no son razonables. Si nos cobran una tasa, un derecho, una amarra, el día que hacemos ese crucero, no tenemos problema, más allá de que tendremos que discutir la cifra. Otra cosa es que, por el hecho de un día haber sido contratado por un crucero, pierda una exoneración de por vida. Me parece que esto no resiste ningún análisis.

Lo que queremos es un tratamiento similar al del resto del país. No somos turistas en Punta del Este. Somos ciudadanos uruguayos de Maldonado, trabajadores de Maldonado y empresarios de Maldonado. Nos preocupa cuando entramos en la bolsa y se nos cobra tres, cuatro, cinco y seis veces más que al resto de los ciudadanos del país. Las inspecciones de Prefectura en Maldonado cuestan cuatro veces más que en Montevideo, y no tenemos una o dos. Tenemos inspección de casco, máquina, seguridad, radio, aguas grises, aguas de sentina, basura, etcétera. Debemos de tener catorce o quince inspecciones, y cada año hay una nueva. Esas inspecciones que en Montevideo, en Colonia, inclusive en Piriápolis cuestan 2 unidades reajustables, en Punta del Este valen 4 unidades reajustables cada una. Y nosotros somos los únicos que cobramos menos que en Montevideo.

Entonces, no vemos que el problema seamos los lancheros en los costos que deben pagar los cruceros.

SEÑOR PINO.- La tarifa de la ANP para embarcaciones de tráfico y remolcadores dentro del Puerto de Montevideo oscila entre US$ 180 y US$ 200 por mes, mientras que a nosotros la Dirección Nacional de Hidrografía nos está cobrando US$ 1.500 por embarcación. Por ejemplo, hace veinte días pagué por sesenta días de amarras de tres embarcaciones $ 129.000.

SEÑOR FUSTER.- Nosotros hemos hecho, con todo respeto -no somos legisladores-, una propuesta redacción para el decreto y la excepción, que recoge los cuatro conceptos de que hablamos. Podemos dejarles una copia.

SEÑOR PRESIDENTE.- La copia será bienvenida.

SEÑOR POZZI.- Antes que nada, saludo a la delegación.

Quiero hacer algunas puntualizaciones. Con respecto a reglamentar el 50%, no se puede establecer una excepción por decreto a algo que dispone una ley. Por eso es necesario modificar la ley. Por otro lado, como decía el señor Presidente, hay un montón de cosas que ustedes han planteado que son de recibo, que, de alguna, manera están atadas a esto, pero no tienen relación directa con el texto del proyecto de ley. Uno comprende que lo referente a los permisos, a los costos que ustedes tienen para atracar en Punta del Este, etcétera son cuestiones de mucha sensibilidad, y hay que ver si tenemos posibilidades de hacer algo al respecto, pero no están atadas a la materia de este proyecto de ley.

¿Cuál es el lío que tenemos con este proyecto? Es como cuando se juega a la ruleta: se gana o se pierde. Capaz que se está hablando de otra cosa por otro lado, pero nosotros tenemos conocimiento de que, inclusive, ha habido cartas de parte de empresas de cruceros, amenazando con no volver si no se hace algo con los costos que dicen que tienen. Para nosotros la cuestión es si nos jugamos o no. Si dejamos todo igual y después los cruceros dejan de atracar, todos perdemos. Si hacemos esto, capaz que achicamos el margen de trabajo de los lancheros nacionales.

Si bien la reglamentación la hace el Poder Ejecutivo, creo que puede buscarse una alternativa con respecto a lo que ustedes plantean en cuanto a las dos o tres primeras lanchas que llegan al barco, dependiendo de si es

una embarcación 1.000 pasajeros o más. No puedo asegurar nada porque no estoy en el Poder Ejecutivo, pero eso puede ser motivo de reglamentación.

Ustedes han planteado un montón de cosas, algunas de las cuales habrán conversado con el Ministerio, por lo que nos dijeron sus autoridades la semana pasada, cuando estuvieron acá. Creo recordar -consta en la versión taquigráfica- que nos dijeron que todos menos uno habían estado de acuerdo básicamente con el concepto.

SEÑOR FUSTER.- Es cierto que hablamos y, en términos generales, estamos de acuerdo con no matarlos, no correrlos y no matarles todos los barcos. Dos días antes de que el Ministerio viniera acá tuvimos una reunión con el Director Nacional de Transporte y le planteamos nuestras inquietudes con respecto a que esto quedara abierto a la reglamentación. Intercambiamos opiniones, no estamos cien por cien de acuerdo y vamos a ver cómo se va a hacer, pero esto nos va a agarrar en enero y marchamos presos todos. ¿Qué pasa si se pide dos de mañana y dos de tarde?

Le planteé lo del mínimo de dos o tres lanchas uruguayas, y me dijo que no se puede. Si hablamos de tomar dos o tres lanchas, no es un costo que vaya a matar a nadie. Estamos de acuerdo con que de tres para arriba se les permita bajar. Los buques grandes van a necesitar ocho barcos; no pensamos que deban ser todos de bandera uruguaya, pero si se necesitan dos o tres, deben ser porque si no, me parece que es demasiado lo que nos están pidiendo. Bienvenida sea una industria que trae beneficios si se derraman y desbordan, pero es verdad lo que ya se dijo: nosotros nos hemos "comido" muchos inviernos ahí, con un trabajo muy escueto para todos. Hoy, cuando esta industria está floreciente, no pretendemos participar en el 100%, pero en el caso de un buque de dos o tres mil pasajeros, si las dos o tres primeras lanchas no son uruguayas, la situación está desequilibrada a favor de los armadores extranjeros.

Es verdad que el Poder Ejecutivo ha hablado con nosotros, y estamos con este espíritu de resolver la situación, inclusive con un marco legal, pero tenemos matices y pequeñas diferencias que hacen al trabajo de todos. No olviden que si estamos hablando del 50% uruguayo, en plena temporada de Punta del Este, estamos aspirando a una ocupación del 50% de la flota uruguaya. Creo que no hay nada más razonable que eso. Los barcos chicos, de hasta 2.000 pasajeros, son muy pocos, pero hablamos de cincuenta escala. Tenemos el 50% de las escalas. Esta temporada están previstas ciento quince escalas; cuarenta y ocho son de buques inferiores a 2.000 pasajeros, que podrían llegar a arreglarse con dos barcos nacionales un ratito en la mañana, dos barcos en la tarde y un barco de bandera nacional en el medio. Entonces, estamos yendo para atrás con respecto a lo que teníamos.

Quizá, nos estemos apresurando, pero lo que se votaría los autorizaría a hacer esto: "Manden dos de mañana, que de tarde se vayan un ratito a la playa y que vengan a última hora". ¿Cómo se maneja una empresa en plena temporada, con ese volumen de trabajo, sin poder tomar otro trabajo de tarde porque más temprano y más tarde se tiene que ir para atender el crucero? ¿Cómo contrata personal? Entonces, no es mala voluntad. Queremos apoyar, queremos sacar adelante esto, pero queremos garantías, porque en enero no tenemos a dónde tocar timbre. Ustedes saben que el país está de licencia y nosotros estamos trabajando. Te dicen que vengas, que vayas, que vuelvas en un rato o, en todo caso, presentes un recurso. Y no queremos más recursos; estamos llenos de recursos administrativos, por diferencias que deberíamos arreglar conversando.

Queremos empujar para sacar esto. Convengamos también que es tarde. No es la primera vez que manifestamos que no discutamos en octubre o noviembre. Conocemos las dificultades del Poder Ejecutivo y de cada organismo, pero también tienen que conocer las nuestras. El año pasado, el 11 de noviembre nos notificaron de la pérdida de exoneración del pago de amarras por el hecho de hacer cruceros. Era el 15 de noviembre y estábamos en la Junta de Maldonado discutiendo el tema. Ahora estamos a 9 de octubre; sé que es el ritmo que la realidad implica, pero, cuidado, estamos hablando de modificar una ley que para nosotros es vital y para el país también es muy importante.

Yo se lo manifesté al Director -Julio Carini también estaba presente-: nosotros quisiéramos tener la garantía de que un mínimo de las dos primeras lanchas van a ser uruguayas. Hablamos de dos de las cinco que estamos autorizados hoy, y si el buque tiene más de 2.000 pasajeros, que tres de esos cinco tengan trabajo. No nos parece que tengamos una ambición desmedida ni una posición intransigente. Por encima de eso, que se aplique el 50%.

SEÑOR POZZI.- Quisiera saber a qué se refieren cuando hablan de asegurarse las dos o tres primeras lanchas. ¿Qué significa en la práctica?

SEÑOR FUSTER.- Según lo que establece el proyecto de ley, si el Capitán de un crucero dice, por ejemplo, que necesita cuatro barcos para bajar a sus pasajeros, él podría utilizar dos de sus barcos y dos uruguayos; de esta forma, estaría cumpliendo con la nueva ley. Pero nosotros pretendemos -ya sea a través de un Decreto o de una reglamentación- que, por lo menos, tres sean uruguayas. Por tanto, se debería mantener una reserva para la bandera nacional, por lo menos, para las dos o tres primeras lanchas. Por supuesto, eso no significa que el Capitán de determinado barco deba utilizar las tres embarcaciones, porque si solo necesita dos, no deberían estar obligados a tomar la tercera; sin embargo, si necesita tres, antes de empezar a bajar sus embarcaciones, por lo menos tres de las que utilice deberían ser uruguayas.

En el caso de los buques más chicos sucede lo mismo. Un buque aunque sea pequeño, normalmente, por el hecho de ir y venir, necesita dos embarcaciones pero, según este proyecto de ley, podría utilizar una propia y otra uruguaya. Nosotros decimos que las dos primeras deben ser uruguayas. Sin duda, se me podrá preguntar para qué serviría esta nueva ley, y creo que la respuesta sería para los buques que necesitan seis u ocho "Tenders" operando; algunos barcos han operado con ocho, seis propios y dos nuestros. Ahí pueden bajar cuatro de ellos en forma legal. Si toman seis, toman tres uruguayos y tres de ellos; si quieren ocho, cuatro de ellos. No se trata de que digamos que todas deben ser uruguayas, pero entendemos que sí deben ser las primeras, que es el mínimo, y que no es un tema de costos. Hasta ahora ellos venían tomando dos en todos los casos. Nosotros proponemos que se mantengan esas dos para los buques de mil pasajeros para abajo, y que tomen tres de buques de mil. Inclusive, esto fue parte de lo que se discutió porque se estaba renovando un permiso, que el año pasado no existía, y ahí se dijo: "No hay problema porque el año que viene van a tener que tomar tres". Y la resolución del año pasado fue notificada a los cruceros.

SEÑOR POZZI.- Quisiera saber cuántas lanchas utiliza normalmente un buque de mil pasajeros.

SEÑOR FUSTER.- Utiliza dos o tres, no más; normalmente dos, porque, en general, de los buques más chicos no bajan muchos pasajeros. El señor Carini me acota que eso a veces depende de dónde fondea el barco; si lo hace más lejos del puerto necesita más "Tenders" debido a que hay más tiempo, pero los buques chicos, usualmente, fondean en la boca chica, entre la isla y el puerto, y el traslado no lleva más de cinco minutos. Un buque chico, normalmente, utiliza dos lanchas. Reitero que esos buques son los de mayor poder adquisitivo; con esto no quiero decir que se los deba castigar, sino que no nos parece desmedido que se disponga que deben utilizar dos lanchas de bandera nacional. Creo que eso no puede ocasionar un desequilibrio, más allá de que cualquier armador pelea todos los costos. Por tanto, me parece que la aspiración antes mencionada es más que legítima, sobre todo, teniendo en cuenta lo que se está renunciando, en caso de que se termine modificando la ley; para nosotros, sinceramente, esa modificación no es liviana.

SEÑOR PINO.- Si bien se habla de ciento diez o ciento veinte escalas, no quiere decir que todos nosotros vayamos a trabajar en todos esos cruceros; en el mejor de los casos, si no cancelan por mal tiempo -lo que se estima en un 10% o un 20% menos, por lo que estaríamos hablando de cien buques- y, teniendo en cuenta que no arriba uno cada día durante los doscientos de la temporada, sino dos, tres, cuatro y hasta cinco; entonces, si una embarcación está afectada a un crucero, no puede hacer el otro. De esas cien escalas, en el mejor de los casos, podremos trabajar sesenta por lancha, porque otros se superponen y no es trabajo que hacemos. Cabe hacer esta aclaración porque se dice que llegan cien o ciento veinte cruceros y se piensa que podemos llegar a hacer una fortuna, no obstante, solo podremos trabajar en cincuenta o sesenta, y no mucho más.

SEÑOR FUSTER.- .Voy a mencionar otra cosa que consideramos importante, para que tengan conciencia de las oportunidades de trabajo existentes. En realidad, se habla de cien escalas, pero hay que recordar, básicamente, que estamos hablando de no más de cuatro clientes. Me refiero a MCC, Costa, Ibero -que son un par de barcos que también pertenecen a Costa-, y Royal Caribbean. Con esto quiero decir que no hay cien escalas para todo el mundo, ya que si alguien cerró un acuerdo con Royal Caribbean, ese será el que trabajará con sus cruceros. Por tanto, no se puede decir que en la próxima escala quizá a mí me toque algo, porque no es así. En realidad, no es algo equitativo, porque las cien

escalas no se reparten entre todos, sino que eso depende de la negociación que haya hecho cada uno. No olvidemos que son cuatro clientes los que manejan las cien escalas, y si alguno quedó afuera, quedó afuera. Por tanto, no es un tema menor, teniendo en cuenta el aspecto comercial. Por todo esto, nosotros consideramos que es importante obtener una cierta protección para la bandera.

SEÑOR POZZI.- Quisiera saber si cada uno de ustedes tiene una lancha, o si tienen más.

SEÑOR FUSTER.- Afectadas a este trabajo, cada uno de nosotros tiene una lancha.

SEÑOR PINO.- En lo personal, tengo una nueva y otra en construcción porque cuando el Ministerio dispuso que se debían licitar las amarras para obtener la línea, yo me presenté y fui el mejor postor en dos de las tres amarras que se licitaron. Posteriormente, la licitación fue anulada, pero yo ya había comenzado a construir, ya que no se hacen de un día para otro. La construcción de un barco se hace, como mínimo, en un año, y cuando se anuló la licitación, uno ya estaba prácticamente terminado y el otro estaba en proceso de construcción.

SEÑOR DEMONTEL.- Nosotros trajimos dos embarcaciones para este fin, pero como se resolvió que se iba a otorgar solo un permiso para cada empresa, una de ellas está sin permiso en el Puerto de Punta del Este. Cabe agregar que las embarcaciones sirven solo para eso y no para otra cosa.

También quiero aclarar que hace un año el Ministerio de Transporte y Obras Públicas notificó a las agencias de cruceros y a los armadores que para la próxima temporada debían tomar, como mínimo, tres embarcaciones uruguayas por cada crucero, y sabemos que entrarán ciento quince escalas. No se trata de que se asustaron porque cada uno, chico o grande, debiera contratar tres; van a entrar igual.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión analizará lo manifestado por la delegación después de que se retire de Sala.

SEÑOR FUSTER.- Yo preferiría que todo esto quedara establecido en la ley, aunque el señor Pozzi habló de preverlo en la reglamentación. En ese sentido, la reglamentación no puede contradecir la ley; yo no soy jurista, pero eso es lo que me dijeron. Por tanto, si la modificación dice que es un 50%, no sé cómo se puede, por reglamentación, decir: "Sí, pero si son dos, es el cien". No tenía problema que fuera por reglamentación, pero creo que no se puede.

SEÑOR POZZI.- No sé si se puede o no; en realidad, es claro que para los cruceros chicos, que utilizan solo dos lanchas, es imposible. Sin embargo, para los cruceros grandes, que utilizan ocho, es más factible. Tampoco sé si después lograremos que esto se haga. En realidad, yo estoy razonando en voz alta, porque algunas cosas pueden lograrse y otras no.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece su presencia y les informará cualquier resolución adoptada.

(Se retira de Sala la delegación de Armadores de lanchas de tráfico del Puerto de Punta del Este)

(Ingresa a Sala autoridades de la Unasev)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas da la bienvenida a una delegación de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, integrada por su Presidente, doctor Gerardo Barrios; la Vicepresidenta, señora Alejandra Forlán; el Secretario General, Pablo Inthamoussu, y la coordinadora de la Cámara Jurídica, doctora Gaby Lencina.

El motivo de esta sesión es abordar el proyecto de ley sobre normas varias, que fuera aprobada en la Cámara de Senadores. Nos gustaría que nos informen sobre el alcance de la iniciativa.

SEÑOR BARRIOS.- Muchas gracias por recibirnos. Por suerte somos viejos conocidos, y ello significa que esta Casa es muy receptiva a todas las iniciativas y, por otro lado, refleja que nosotros también estamos haciendo una gestión adecuada.

Siempre uno debe marcar las iniciativas en materia legislativa en el marco de una política de Estado en seguridad vial. Comprender el tránsito y la siniestralidad vial no es algo sencillo sino multifactorial y, a su vez requiere atención a múltiples factores de riesgo que atacan este problema y lo transforman -como decimos siempre- en la peor catástrofe sanitaria que tiene nuestro país.

El tránsito dejó de ser un problema departamental o de agentes o inspectores de tránsito para ser un problema nacional, fundamentalmente, de preservación de la vida humana y de la salud de los uruguayos. Este es el tema central.

En ese sentido hemos desarrollado una estrategia que también se refleja en cada una de las iniciativas: nos transformamos un poco en el organismo referente del establecimiento de esas políticas de Estado -que es lo que nos mandata la ley-, basados en todo lo que tiene que ver con la coordinación interinstitucional, tanto de instituciones públicas como privadas, ONG o Fundaciones, y recogemos la experiencia nacional e internacional con todos sus actores a los efectos de viabilizar avances muy claros en materia de seguridad vial, que el país no había desarrollado en los últimos treinta años.

Por supuesto que partimos de la base de que esto necesita no solo de la "expartis" de los distintos sectores involucrados sino también de la opinión de todos los actores en cuanto al establecimiento de nuevas normas y, entender que las Ley Nº 18.113 y la Ley Nº l8.191, aprobadas en el año 2007 y que entraron en vigencia en el 2008, son un proceso de desarrollo en el marco normativo y legislativo que nuestro país debía recorrer en el más corto plazo.

Como se recordará, en el año 2009 o 2010 terminamos entregando una serie de borradores. En noviembre del año pasado llegó este proyecto de ley -como llegaron otros anteriormente al Parlamento Nacional-, que contiene algunos avances en seguridad vial y que abarca la mayor cantidad posible de los componentes relativos a las normas de aplicación, que se ven reflejada en esa meta inicial: bajar la cantidad de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos.

Eso no es fácil en Uruguay ni en el mundo. Nosotros debemos tener en cuenta que siendo un proceso, cada uno de los actores debe jugar un rol relevante en la jerarquización de estas iniciativas. En ese sentido, el Parlamento Nacional es un instrumento más para el avance en materia de seguridad vial. Para ello es indispensable la aprobación lo antes posible de estas normas que, en definitiva, cada una de ellas van a contemplar aspectos que tienen que ver con generar algunas respuestas que no siempre van en línea con la preservación de la salud y la vida humana. Estamos acostumbrados a que en la discusión surjan diversos intereses que no siempre apuntan a la seguridad de las personas en el tránsito. De esta discusión surgen distintas iniciativas en materia de seguridad vial.

Creemos que este nuevo proyecto de ley es un complemento indispensable para avanzar, porque estamos convencidos de que pueden haber leyes que no se apliquen, pero sin un marco legal nada es posible. Por lo tanto, es importante incorporar un marco normativo legal que habilite a desarrollar acciones. ¡Vaya si estamos avanzando en la política de autoridad a nivel nacional para el cumplimiento de la ley anterior y también de estas! En definitiva, queremos apostar a que dentro de las estrategias de seguridad vial esté el fortalecimiento de la política de autoridad y con el cumplimiento de la ley en todo el país, independientemente de las fronteras departamentales o jurisdiccionales. En este sentido, también es bueno que los señores legisladores estén informados de algunos aspectos que son relevantes y que atañen a este Parlamento.

Nosotros nacimos a fines del 2007 por mayoría, nacimos un poco rengos porque aspirábamos -así lo hicimos durante los veinte años previos, primero desde el Sindicato Médico y luego con la Red de Promoción de la Seguridad Vial- a tener un marco de unanimidades con relación a este tema, pero no lo tuvimos. No importa, pues ello nos permitió comenzar a caminar. El propio desarrollo de las actividades en este Poder Legislativo nos han dado las razones. Por ejemplo, por unanimidad se aprobó la ley de adhesión al decenio de acción para la seguridad vial de Naciones Unidas. Este es un factor distintivo de que hoy estamos trabajando en forma unánime, lo que es buena cosa, ya que así estamos preservando la salud de los uruguayos. Ello también

se refleja en nuestra propia actividad, porque de alguna manera es un componente básico. Hoy estamos trabajando con los Directores de Tránsito y hemos participado de los Encuentros Nacionales de Directores de Tránsito que, en definitiva, es una puerta abierta a unificar el país en una materia tan relevante. También queremos jerarquizar junto a estos dos aspectos al rol del Parlamento aprobando las leyes, al igual que el Encuentro de Directores de Tránsito, y hasta al propio Congreso de Intendentes que, en Nueva Helvecia por unanimidad aprobó una iniciativa compartida con la Unasev y con el establecimiento de las políticas de Estado en materia de seguridad vial, relativa a que a partir del 1º de enero de 2013 vamos a tener un permiso único nacional de conducción

Ello nos habilita a poner en funcionamiento toda la maquinaria en cuanto al examen teórico nacional unificado en base a recursos articulados entre los organismos del Estado Agecic, Sucive, Ministerio del Interior y nuestro primer sistema de información nacional del tránsito. Hoy, este sistema nos permite hablar del informe de siniestralidad vial, del primer semestre de 2012, pero actualizado a los datos de setiembre de 2012, lo que nunca se hizo en el país. Esto era una gran limitante desde el punto de vista de interpretar esos resultados.

Ese Congreso no solo habilita un permiso único nacional mediante un examen teórico unificado, sino también todo lo que tiene que ver con la accesibilidad de los permisos de conducir. Se terminó el país de la licencia fácil en el que se publicaba en los diarios: "Obtenga su licencia en el día". Ese es un elemento relevante.

Muchas veces nosotros no entendemos el valor de tener un permiso único nacional de conducir. Las estrategias más eficaces en el mundo se basan en un primer pilar, que es tener un permiso único nacional de conducir. Si Europa tiene cuatro veces menos muertos en el tránsito que Uruguay es porque hace más de veinte años siguió una serie de pasos trascendentes para esas políticas eficaces, entre ellas, el permiso único nacional de conducir. Seguramente con él uno no identifique muy bien cuántas vidas se van a salvar, pero todos los descensos que haya -como va a haber este año- en cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito, tendrán ese componente central para bajar aún más la cantidad de lesionados y fallecidos a partir del año que viene.

Estamos en un momento histórico en el país por la unanimidad. Esta es una muy buena señal de que estamos utilizando un idioma común: preservar la vida de los uruguayos

¿Cómo se está reflejando esto a nivel nacional? Es un proceso. Hoy tenemos carencias en muchísimas ciudades, en muchas rutas nacionales y en el fortalecimiento de esas políticas de autoridad, pero también tenemos la solución para esos problemas. Estamos trabajando con el Ministerio del Interior, con la Policía Caminera y con el Congreso de Intendentes para el establecimiento de una coordinación de los agentes de tránsito, sean municipales o del Ministerio del Interior. Terminemos con lo absurdo de la jurisdicción, terminemos con lo absurdo de dividir a los uruguayos entre quienes son de un departamento o de otro, entre quienes circulan por una ruta u otra. Eso lleva al absurdo de pensar que si en mis ciudades tengo pocos siniestros de tránsito, los muertos ocurren en la ruta y son de otros. Ese idioma que tuvo el país durante tantos años es el que tenemos que eliminar

Debemos tomar las experiencias exitosas que todos estamos desarrollando con esta estrategia de articulación de los recursos existentes en el país para mejorar nuestros resultados, como lo hemos hecho a través de un cambio cultural que se ha producido en este país en los últimos tres años y que nos enseña que es un mito que los cambios sobre la cultura vial llevan años, que cambiar la cultura vial es cosa de décadas. No, señores. Se trata de articular acciones que puedan ser eficazmente desarrolladas, controladas y entendidas por la población. Pongo el ejemplo del alcohol- conducción. Pasamos de tener un país con un 28% de espirometrías positivas en siniestros de tránsito a tener un país con un 4% de espirometrías positivas en siniestros de tránsito. El cambio que se ha producido en Uruguay en materia de alcohol- conducción, gracias a que los ciudadanos fueron informados adecuadamente e incorporaron esas conductas, nos ha permitido avanzar muchísimo.

Lo mismo sucede con el casco y con el cinturón en aquellos lugares donde somos capaces de articular estas estrategias adecuadas. Tenemos que avanzar mucho en esa materia.

Esta nueva ley implica un avance significativo y no desconocer, pese a que hay áreas o rangos de edades que quizás no se visualizan como participantes relevantes en la siniestralidad vial, que también tengamos que

actuar. Que hoy tengamos las menores tasas en el mundo de siniestros de tránsito vinculados al alcohol, ni implica que no actuemos al respecto.

Otro aspecto que nos preocupa y seguiremos planteando donde tengamos oportunidad es qué pasa después que el siniestro se produjo. Todos tenemos que ser contestes en que en este país hay una enorme inequidad. No es lo mismo tener una lesión grave en una ciudad que en un lugar alejado, sobre todo en el interior del país. Eso nos desafía y también a ustedes porque el quinto pilar de Naciones Unidas habla de mejorar nuestras respuestas tras los siniestros de tránsito. Hoy, desde Presidencia de la República y desde los organismos involucrados estamos impulsando la incorporación de aeronaves sanitarias que permitan hacer un traslado rápido de aquellos lesionados graves que ocurren a distancia. La respuesta, a veces, está sesgada por un móvil de Policía Caminera que carga a los heridos y los lleva, como puede, a la ciudad. Tenemos que avanzar, porque en eso se va el 30% de los muertos, si medimos a treinta días. Hay un factor relevante para mejorar esas respuestas. Por eso, la articulación se debe hacer entre los Ministerios de Salud Pública, de Defensa Nacional y la Fuerza Aérea. La creación de la Red Nacional de Emergencias Médicas es nuestro desvelo -así como la aprobación de esta ley- para bajar la cantidad de lesionados y fallecidos en el tránsito.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Quisiera enumerar los aspectos que este proyecto de ley, complementario a la ley nacional, nos ayudará a resolver.

En primer lugar, los niños hasta 12 años o que tengan una talla menor a 1,50 metros no podrán viajar en el asiento delantero. Esto no existía a nivel nacional. Algunas Intendencias, como la de Montevideo, lo aplicaba. Ahora pasará a ser ley.

Por otra parte, se prohibe viajar en moto a pasajeros que no alcancen los posapié. Esto, en el marco de la siniestralidad que estamos teniendo y de la alta participación que tienen en ella las motos y los peatones, nos parece un elemento clave. Si uno recorre algunas zonas del interior del país puede advertir esto diariamente: el niño en una moto, metido entre el padre y la madre.

Asimismo, todos los vehículos que ingresen al país tendrán que tener ABS, apoyacabeza en todas las plazas, cinturón de seguridad y "air bags" frontales como mínimo. Esto tendrá un plazo para la promulgación. En este sentido, daremos un salto cualitativo en seguridad a nivel de los vehículos.

Por otro lado, se regulará lo que se aplica en algunos lados y en otros no: el uso de chaleco, campera o banda reflectiva para las motos. Insisto en que las motos son un factor muy importante en la participación de la siniestralidad. Nos parece clave que los cuerpos de control puedan tener estos elementos. La visibilidad del motociclista es una de las claves de la seguridad. El problema es que la visibilidad de las motos no es adecuada.

También nos hemos introducido con los ciclistas, que si bien no tienen gran participación en la siniestralidad, al igual que los peatones, hay que tenerlos en cuenta. Se establece la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas, así como el freno delantero, el espejo retrovisor, el timbre o la bocina, el faro de luz blanca y el ojo de gato delantero. Se trata de un montón de elementos de seguridad que también hacen a la visibilidad del ciclista.

Otro elemento que nos parece fundamental -y que los Senadores ya resolvieron por unanimidad- es que a partir de la aprobación de este proyecto de ley, cuando se venda una moto, tiene que estar empadronada y contar con un casco. Hoy, en este país las motos se venden en una ferretería. Hay una accesibilidad tan grande para comprar una moto que la gente sale del comercio circulando en ella, sin empadronar. Creemos que debemos avanzar y poner alguna restricción a esto. La idea no es que la gente no pueda acceder a la moto, sino que lo haga en forma segura.

Otro aspecto es el control del uso del celular, que en algunas Intendencias se aplica. Por ejemplo, en Montevideo se aplica un artículo genérico para controlar su uso. Todos sabemos que este es un elemento de distracción. A partir de la aprobación de este proyecto todos los que cuerpos fiscalizadores de este país -ya sea la Policía Caminera, la Intendencia o la Policía de Tránsito- tendrán una ley para controlar el uso del celular.

Otro elemento clave que siempre quedó en el tintero, que dio para mucha discusión y tuvo casos notorios de gente fallecida, es el transporte de personas en las cajas de los camiones. Esto se tiene que resolver.

El último aspecto que nos parece importante para la seguridad -como existe en muchos países del mundo- es la obligatoriedad de que todo vehículo que circule en la vía pública cuente con un maletín de primeros auxilios.

El tema que tuvo más repercusión pública a raíz de un siniestro ocurrido en una ruta es avanzar en el transporte colectivo, colocando cinturón de seguridad en algunos servicios, lo que también nos parece importante empezar a tener en cuenta.

SEÑORA LENCINA.- Este proyecto de normas varias hace que algunos temas que fueron tratados en 2005 o 2006 y no se incorporaron en ese momento porque se analizaron las circunstancias de nuestro país, pero fueron planteados -estamos hablando de la prohibición del uso del móvil, del sistema de retención infantil, del casco para ciclistas-, se incluyan por decreto. Este proyecto de normas varias es un complemento a la ley nacional, que también tiene ese enfoque en materia de seguridad vial.

Una cosa fue la propuesta de Unasev y otra la aprobación por unanimidad de la Cámara de Senadores. Nosotros habíamos desarrollado algunos temas muy en detalle porque nuestro objetivo era que si se aprobaba el proyecto seguramente algunos departamentos no iban a tener cuestionamientos. A veces, cuando el Poder Ejecutivo decreta después algunas normas se genera un mayor rechazo; por eso, lo extensivo. Estamos todos contestes en que a veces es necesario establecer algunas normas por decreto, inclusive desde el punto de vista de la actualización.

Otro elemento que surgió de la Cámara de Senadores fueron las sanciones. En nuestra propuesta no las habíamos establecido, pero los legisladores nos dijeron que había que acompañar el proyecto con este régimen. Por eso luce al final del proyecto.

SEÑOR POZZI.- Agradecemos la presencia de la delegación que nos visita, dándonos la posibilidad de intercambiar sobre este proyecto de ley que recibimos de la Cámara de Senadores y que en líneas generales compartimos.

En algunos artículos de este proyecto aparecen reflejadas algunas ideas que estábamos estudiando por separado, en otro proyecto que en su momento fue presentado por el señor Diputado José Carlos Cardoso, como las relativas a la obligatoriedad de contar con ABS y "airbag", con respecto a lo cual en la Comisión había consenso.

El proyecto que tenemos a estudio representa un avance en lo que respecta a los ciclistas, que tal vez no representan un problema tan importante, pero es un problema al fin. Mucha gente se ha volcado a las bicicletas, no porque sean deportistas de la bicicleta, sino porque les gusta andar en bicicleta el fin de semana, acá y sobre todo en el interior del país, pero las ciudades no están preparadas para compatibilizar el tránsito vehicular con la bicicleta. Todos los que manejamos a veces nos encontramos con dificultades cuando tenemos un ciclista a nuestro lado, en la calle, y tenemos que maniobrar con muchísimo cuidado. Inclusive, muchas veces puede haber choques o roces con otro vehículo por evitar al ciclista. Y si un vehículo toca al ciclista, los daños son tremendos.

También es importante lo que se establece con respecto a quienes conducen motos. No solo se define la obligatoriedad de usar casco, sino que el casco debe estar autorizado y certificado.

Por otra parte, entendemos que no está mal que se establezcan sanciones para el caso del no cumplimiento de la ley.

De manera que acompañamos el espíritu con el que fue redactado este proyecto. Lo único que quiero discutir con la Unasev, si bien es una cuestión que no estaba en el proyecto original, pero sí fue aprobado en la Cámara de Senadores, es parte de lo que se establece en el artículo 6º. En realidad, compartimos el espíritu del artículo y la redacción casi en su totalidad, pero hay seis palabras que generan un problema inmenso: "No podrán transportar personas de pie". Si bien nosotros compartimos que sería lo mejor que el transporte colectivo de pasajeros no llevara personas de pie y estamos dispuestos a trabajar para que así sea, creemos

que aprobar esto, aunque se aplique dentro de un año, sin dar una solución para lo que establece esta disposición y sin haber discutido con los operadores, nos traerá tremendas complicaciones. Ya está ocasionando complicaciones y reclamos. Todos los que viajamos en ómnibus en el interior del país, sabemos lo que sucede en las horas pico. Si aplicamos este artículo tal como está, ¿qué hacemos con los chiquilines que van a la escuela y muchas veces suben al ómnibus que está lleno? ¿No los llevamos? ¿Qué hacemos con las maestras? ¿No las llevamos? ¿Las dejamos en la carretera? Y estas cuestiones son programables, porque más o menos se conocen los turnos en los que la gente sube y baja del ómnibus; hay información disponible al respecto. Pero, ¿qué sucede si, por ejemplo, la gente decide ir en ómnibus a la yerra que se hace en el pueblo de al lado, porque sabe que en determinado horario pasa el ómnibus? En ese caso, podría ser que subieran treinta personas más. ¿Qué hacemos? ¿Dejamos que se queden sin ese esparcimiento?

Personalmente, comparto la idea de trabajar en este sentido, pero, en este momento, no encuentro las soluciones para el problema que se va a generar si se aprueba este proyecto tal como está, se promulga la ley y empieza a regir, aunque demos un plazo de un año. No sé cómo el Poder Ejecutivo podrá reglamentar esto; es complicadísimo tirarle este fardo.

De manera que estoy de acuerdo con el noventa y nueve por ciento del proyecto y estoy dispuesto a acompañarlo, pero estas seis palabras ponen sobre la mesa un problema de una vastedad tal que seguramente no podemos imaginar. En algunos pueblos de campaña e, inclusive, en las rutas, si un ómnibus no para, el siguiente turno es tres o cuatro horas después y no sabemos si viene lleno o vacío. Y tampoco podemos contar con la buena disposición del chofer, porque no los va a levantar, dado que si mañana lleva dos pasajeros parados, tiene un accidente y alguien se lastima, marcha. De modo que la gente va a quedar en la ruta.

Por eso me parece que antes de resolver definitivamente sería bueno conversar con todas las partes, de modo de estudiar de qué manera empezamos un proceso que apunte a eso, pero que nos brinde soluciones. De lo contrario, esto será un problema para la gente del interior. Además, con toda lógica van a decir: "En Montevideo anda todo el mundo apiñado en los ómnibus. ¿Cuál es el problema? ¿Por qué allá pueden y acá no?" Y va a ser muy difícil explicar esto.

El artículo se refiere a todos los vehículos de transporte colectivo de pasajeros que circulen por las rutas nacionales. Quisiera saber qué va a pasar con todas las líneas que en temporada pasan por la costa, llegando a Atlántida, a Parque del Plata, a todos esos balnearios, y en las que la gente viaja apiñada. ¿Qué hacemos con eso? Es complicado resolver esta cuestión. Capaz que hay ideas al respecto. Entonces, antes de que nos embarquemos en esto y lo dejemos escrito en la ley, me gustaría discutir esto para tratar de encontrar una solución que permita llegar a lo que se plantea, dado que estamos de acuerdo con que siempre representa un peligro que la gente viaje parada sin tener de dónde sujetarse. Por otro lado, más allá de la desgracia del vuelco de un ómnibus ocurrida en la Ruta Nº 7, creo que la accidentalidad de los ómnibus de ruta o de línea no es, ni cerca, la más alta del país. Por lo menos, uno no escucha eso. Inclusive, tampoco es el caso del transporte colectivo de la capital.

Tal vez, los Senadores plantearon esto con muy buen espíritu y hay que trabajar, pero va a ser difícil para el Poder Ejecutivo reglamentar esto y llevarlo a cabo, porque alguien va a pagar el costo. Seguramente, serán los gurises de la escuela, las maestras, que suben al ómnibus en turnos en que va lleno, porque se traslada mucha gente. Esto sucede en toda la república, tanto en el Este, el Noreste, el Norte, o donde sea.

Por eso me gustaría discutir un poco este tema antes de aprobarlo definitivamente.

SEÑOR NIFFOURI.- Agradezco la presencia de las autoridades de la Unasev.

Sin duda, todos apuntamos a bajar los índices de siniestralidad, pero también tenemos la responsabilidad de votar leyes que sean aplicables.

Seguramente, el artículo 6º será el más discutido, dado que se establece que los pasajeros solo pueden viajar sentados. Acá casi todos somos del interior -soy de Canelones- y sabemos que por rutas nacionales el transporte colectivo se genera constantemente y se hace muy difícil la aplicabilidad de esta norma. Como decía el señor Diputado Pozzi, hay que trasladar a los niños, a los maestros, y también a los policías. Además, hay que tener en cuenta que estas personas van a quedar paradas en las rutas, esperando que venga otro

ómnibus. En ese caso, también estamos ante un riesgo de accidente; por tratar de evitar un riesgo, podemos generar otro. Habría que conversar sobre esto y no pasarle el fardo al Poder Ejecutivo.

Compartimos plenamente lo que aquí se establece en cuanto a los dispositivos y elementos de seguridad. Sin embargo, advertimos que cuando se aprobó la patente única, se dispuso agregar un IMESI a los autos de alta gama o de mayor precio, que son los que cuentan con esos dispositivos, y se exoneraba de ese impuesto a los automóviles más baratos, que no tienen estos elementos de seguridad. Inclusive, se exonera de patente a los más viejos. Sin duda, estoy de acuerdo con que los vehículos deben contar con todos los elementos de seguridad, pero por otro lado estamos fomentando que la gente se quede con los automóviles más viejos para pagar menos patente o directamente no pagarla. Entonces, por un lado, se pretende llegar a una solución y, por otro, se fomenta que esa solución no llegue.

En cuanto a los artículos relativos a las motocicletas, en particular, la que refiere a que se debe alcanzar el posa pies, no sé si se ha estipulado alguna medida. Tal vez, se debería contemplar la posibilidad de hacer alguna adaptación en la motocicleta, para no discriminar a esa gente. Sabemos que las personas que viajan en moto son los que menos tienen. Por lo tanto, no podemos dejarlos de lado en el sentido de que si no llegan a los posa pies no pueden tener una moto y si no se pueden comprar un auto, se trasladen en lo que puedan. Esa es una de las inquietudes que me surgen de este articulado. No sé si ustedes han pensado en alguna medida especial en ese sentido; no sé de qué medida estamos hablando. Es evidente que en una motocicleta no puede viajar un bebé de cinco o seis meses o de un año.

Entonces, con respecto a esos artículos también me queda alguna duda en cuanto a su aplicabilidad.

SEÑOR BARRIOS.- Compartimos plenamente lo planteado acerca de la aplicabilidad de las leyes. Somos defensores de la aplicabilidad de las leyes. Uno no puede introducir elementos que la hagan impracticable y, a su vez, habiliten a algún trasnochado a que piense que uno está haciendo cosas en mal de la población. Con estas cuestiones a mí me empieza un poco a hervir la sangre, pero no quiero enojarme. Trabajamos en pro de la vida, en una materia multidisciplinaria. Lo trascendental es buscar la mayor cantidad de "expertise", de experiencia y conocimiento, para establecer una recomendación a través del anteproyecto de ley que llegó al Senado. Lo peor que nos puede pasar es que lo único que pensemos sea la manera de obstaculizar esta iniciativa y no tener actitudes positivas. De hecho, todo este tema ha surgido no por ustedes, sino por algunos actores vinculados a declaraciones que no aportan ni ayudan. Nosotros retomamos el planteo de la Unidad Nacional de Seguridad Vial, en dos aspectos fundamentales: avanzar en áreas complejas y avanzar pausadamente con aplicabilidad de las normas y de las leyes que se aprueben. Con referencia a esto, estamos hablando de transporte de mediana y larga distancia. No somos montevideanos. Somos uruguayos. Conocemos muy bien todo el interior. Provenimos de familias de maestros, que vivían arriba de la Onda, con los gurises, y también de policías y bomberos, que se suben en los pueblos para ir a las ciudades y esta es su única forma de poder llegar a un centro de estudios, a un trabajo, a un evento. Nosotros hablamos de cinturón de seguridad en el caso de los ómnibus de mediana y larga distancia, de la prohibición de ir parados con las excepciones que vamos a reglamentar, lo que en ese marco de definición no es difícil, porque se establece a través de límites, por ejemplo, de velocidad. El otro capítulo, que tiene que ver con el transporte urbano y suburbano, requiere -como se mencionó acá- una investigación, una Comisión que trabaje en ese tema y considerar de qué manera podemos ir avanzando a los efectos de no generar lo que nosotros somos los primeros en afirmar: que esta ley debe, sí o sí, empezar a aplicarse.

Insistimos -con eso salvamos un poco este planteo- en que estamos hablando de cinturón de seguridad para el transporte de mediana y larga distancia. Estamos hablando de que será reglamentado lo relativo a que los pasajeros vayan de pie en el transporte de mediana y larga distancia. Entonces, estamos dejando de lado el transporte urbano y suburbano, incluso cuando atraviese rutas nacionales. Queda un poco más claro que no estamos afectando a esa población que se moviliza entre distintos pueblos, que va a distintas actividades. Con respecto a eso hay otras formas e, incluso, lo hemos hablado con las empresas y los trabajadores en el marco de la elaboración del anteproyecto de ley.

¿Autos viejos versus autos nuevos? Comparto plenamente el hecho de que tenemos que ir orientados hacia la renovación de la flota hacia vehículos más seguros. Todos estos planteos e iniciativas están dentro de los pilares de Naciones Unidas. Uno de ellos tiene que ver con vehículos más seguros. El hecho de que se haya exonerado del pago de patente no quiere decir que ahora todo el mundo va a ir a comprarse un auto viejo.

Existe esa posibilidad, pero va de la mano de que seamos capaces de implementar, a partir del próximo año la inspección técnica vehicular. Ya estamos trabajando con el Congreso de Intendentes y con el SUCIVE para que el próximo año, en todo el país, no solo en algunos departamentos, se haga inspección técnica vehicular adecuada de todos los vehículos. Estamos hablando de inspección técnica vehicular no solo para autos sino también para motos, porque la seguridad de los vehículos las incluye.

Se tata de temas centrales que vienen en el proceso y, retomando un poco lo anterior, debemos considerar que esta no va a ser la ley de los que van parados o no van parados en el ómnibus; va a ser una ley que recoja una serie de normas transcendentes.

Recién se mencionó el tema de la participación. Gracias a que tenemos el Sistema de Información Nacional de Tránsito, les puedo dar los datos de enero a setiembre de 2012, en términos de vehículos participantes en siniestros de tránsito con lesionados. ¿Cuántos ómnibus participaron en siniestros de tránsito con lesionados? El 2.8%. ¿Eso quiere decir que esto no sea un problema? No; quiere decir que si viene bien, no hay que abandonar esas prácticas y hay que profundizar algunas por más que el porcentaje sea pequeño. El 2.8% equivale, aproximadamente, a sesenta ómnibus que sufren colisiones y a ciento ochenta o doscientos uruguayos que potencialmente pueden involucrarse en un siniestro de tránsito. Si uno tiene en cuenta que el siniestro es un vuelco o una colisión, entre el 60% y el 70% de los que van dentro de esos vehículos salen despedidos, ocasionándose lesiones que se minimizan o evitan si tienen cinturón de seguridad. De allí la importancia de su incorporación en los vehículos de mediana o larga distancia.

Si se consideran los muertos en ómnibus -es decir, aquellas personas que viajaron en ómnibus y que se involucraron en siniestros de tránsito-, desde enero a setiembre de 2012, hubo uno solo, sin contar este último en la Ruta Nº 7, que ocasionó el fallecimiento de dos personas. O sea que también desde el punto de vista de la mortalidad las cifras son bajas. Eso es producto, seguramente, del desarrollo del parque automotor de estos ómnibus, que son bastante modernos, de los conductores, que tienen una buena capacitación, del respeto a las normas, pero eso no quiere decir que no actuemos también en este punto. Por eso está incluido este avance que, como sucedió con la propia ley, debe ser objeto de un proceso. La idea es empezar con esto: cinturón de seguridad en transporte de mediana y larga distancia, reglamentación sobre las condiciones en que irían pasajeros parados, establecer la necesaria investigación en el área urbana y suburbana con los organismos vinculados, lo que tiene mucho que ver con la articulación que venimos haciendo en este anteproyecto de ley.

SEÑOR FERNÁNDEZ.- Nosotros, que estuvimos en la Legislatura anterior, sabemos de la lucha que hubo, de las trabas planteadas por las autonomías municipales. El camino hasta aprobar la ley de creación de la Unasev fue difícil, pero hoy observamos el avance que se ha tenido en pocos años. Aquellos que no compartían la toma de medidas a nivel nacional, hoy también participan de esa idea, porque la norma tiene que ser para todos los uruguayos sin excepción.

Se sabía que lo aprobado en ese momento tenía enormes déficit y que en el proceso se iban a ir solucionando los problemas, los vacíos que se presentaban en la ley inicial. Yo siento enorme alegría por que estemos avanzando en el sentido que siempre quisimos. Nada más.

SEÑOR NIFFOURI.- ¿A qué le llaman transporte de media y larga distancia? Además, quiero saber si ya están manejando cuáles serían las excepciones a determinarse mediante la reglamentación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se considera transporte de mediana y larga distancia a partir de los 120 kilómetros.

SEÑOR INTHAMOUSSU.- Esto surgió de los propios Senadores, en la discusión en la que nosotros participamos. Precisamente, al intentar bajar a tierra todo el planteo, surgían las dificultades que se han manifestado acá, por ejemplo por el señor Diputado Pozzi, en cuanto a la aplicabilidad de la ley. Las excepciones no están determinadas. Sin duda, van a abarcar los casos que decían el doctor Barrios y el señor Diputado Pozzi. Hay lugares del país en los que el único medio de transporte que hay es un coche de mediana y larga distancia. Esas van a ser las excepciones, aunque el nivel de detalle aún no lo tenemos.

SEÑOR BARRIOS.- Acá también hay que considerar que la reglamentación no surge porque se nos ocurre a nosotros sino a partir de la discusión con los distintos actores al momento de reglamentar. Lo mismo pasó con el casco y con el cinturón de seguridad, con la certificación de los cascos y con la discusión sobre los cinturones de seguridad. Este es otro ejemplo. La reglamentación se va a hacer con el criterio que hemos mencionado: lo que más se adapte a la aplicabilidad.

Un factor, por ejemplo, es la velocidad. Si uno tiene un ómnibus que puede circular a 90 kilómetros por hora en una ruta, va gente parada y hay una colisión, seguramente el resultado va a ser mucho peor que si ese mismo ómnibus -estamos hablando de mediana y larga distancia-, cuando va gente parada, tiene que circular a menor velocidad. A mayor velocidad, es mayor lesión, mayor mortalidad. Por lo tanto, el factor velocidad -eso juega no solo para los ómnibus sino para todos los vehículos- tiene mucho que ver con la lesividad y la vulnerabilidad. Por eso, si bien los ciclistas participan poco en la siniestralidad, ese "poco" -entre comillas- da un factor determinante a la lesividad, porque las lesiones son mayores. ¿Por qué tenemos tanta mortalidad en el Uruguay? Porque participa un porcentaje alto de motociclistas que, como los ciclistas y los peatones, son muy vulnerables a lesiones graves.

Entonces, retomando el tema de los ómnibus de mediana y larga distancia, por ejemplo, un elemento que vamos a discutir con todos los actores -el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, las empresas y los gremios del transporte- es el descenso de la velocidad. Por lo general -me acuerdo de cuando subía a la Onda como escolar-, se trata de distancias cortas. Nadie se sube en Tres Cruces para ir parado; por lo general, son accesos entre los pueblos, de gente que va a determinada actividad. Por eso, si uno desciende la velocidad aumenta la precaución y, de verse involucrado en un siniestro, la cantidad de lesionados es menor. Por ese lado va a ir la reglamentación, pero siempre teniendo en cuenta lo que manifestamos con relación a este tema: nuestra prioridad es que la ley sea aplicable, generar la menor distorsión posible, sobre todo a quien queremos proteger, que es la población uruguaya.

SEÑORA FORLÁN.- Con respecto a las motos, entiendo la empatía que tiene el señor Diputado, pero estamos cuidando a nuestros niños. Por eso se está hablando de llegar a los posa piés, y creo que también existe la opción de andar en ómnibus. También podemos buscar la manera de que los niños lleguen a apoyar los pies. Me parece que la empatía es necesaria, pero después de una pérdida deberemos tener empatía con una familia que perdió un niño. Conviene tenerla antes, para que no suceda. A veces, los padres no cuidan a sus hijos y, entonces, es nuestro deber hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco nuevamente a los representantes de la Unasev por el trabajo que están realizando. Hemos tenido varias oportunidades de asistir a seminarios y reuniones bastante interesantes que han organizado. Creo que están desarrollando un trabajo de hormiga muy importante, sobre todo salvando vidas, que es lo más importante que tenemos para cuidar.

En lo personal, estoy totalmente de acuerdo con el proyecto que presentaron. Es importante atender lo que han dicho los señores Diputados en términos de elaborar una ley que pueda ser aplicable y que la norma no sea la excepción. Esta Comisión va a convocar a la mayor cantidad de gente posible para que opine sobre esta iniciativa, porque es importante que los diferentes actores que intervienen en la seguridad vial puedan expresar su opinión y, a su vez, debemos actuar lo más rápido posible a los efectos de que se pueda convertir en ley. La celeridad del tratamiento parlamentario a veces influye para cambiar determinadas conductas. Por lo tanto, esta Comisión se compromete a analizar rápidamente este proyecto de ley, a hacerlo de la mejor manera y a convocar a todos los sectores para que puedan realizar sus aportes.

SEÑOR BARRIOS.- Como habrán podido apreciar, de lo único se habló recién fue de las personas que viajan paradas en los ómnibus. Todo el mundo percibió que esta norma iba a determinar quiénes iban a viajar parados y quiénes no, y yo creo que eso es recontra positivo, porque de parte de los demás actores -vaya si este proyecto afecta a empresas privadas y a comercios- hay un consenso unánime, y creo que esa es una muy buena señal. Además, eso habla de madurez, y no solo de nuestro pueblo, que está incorporando culturas viales diferentes, sino también de los demás componentes, como empresas y comercios, es decir, de los actores con quienes nos estamos reuniendo para hablar del tema. Ese es el espíritu central de todo esto.

Por supuesto que podemos equivocarnos y no tengo problemas en decirlo. Aquí sucede lo mismo que en otras áreas: se equivoca el que trabaja y no se equivoca nunca el que no hace nada. En este tema todos tenemos que empujar con esa cabeza y buscar la manera de avanzar en estos términos. Digo todo esto porque creo que la solución está en nuestras manos y, tal como dijo el señor Presidente, debemos poner plazos cortos para analizar el tema ya que hemos llegado tarde a muchas cosas. En realidad, se elaboraron normas y disposiciones después de que sucedieron las cosas, y eso está mal. También está mal que frente a distintas posiciones, a la burocracia y a los intereses, se retrase la disposición de resoluciones, permitiendo que ocurra el siniestro que todos queríamos evitar, tal como sucedió en el país.

Por supuesto que también es cierto que este proyecto, por suerte, se elaboró antes de que surgiera el problema, y por ello tenemos la posibilidad de evitar que sucedan cosas como las que ocurren a diario y que, lamentablemente, van a seguir sucediendo, ya que los siniestros de tránsito no se pueden evitar de un día para otro. Eso no ocurre en este planeta. De todos modos, tenemos la oportunidad de avanzar en algunos aspectos en los que creo que todos estamos de acuerdo, ya que por suerte, hay un marco de unanimidades. Ojalá que este proyecto de ley se apruebe por unanimidad, ya que sería una muy buena señal. En definitiva, esto tiene mucho que ver con los resultados que estamos teniendo en materia de seguridad vial.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de la delegación de Unasev.

Se levanta la reunión.